



جامعة الموصل
كلية التربية للعلوم الإنسانية
قسم الجغرافية

الاقتصاديات المكانية والوظيفية لطريق

الموصل – ربيعة

طه أحمد صالح شاهر

رسالة ماجستير

الجغرافية / الجغرافية البشرية

بإشراف

الأستاذ المساعد

الدكتور محمد هاشم ذنون يونس

المستخلص

تعد طرق النقل البري الإقليمية إحدى تسهيلات أنظمة النقل ، وأهمها في بيئات توطنها المكانية وهذا ناجم من دورها الحيوي في تعظيم الترابط المكاني القائم أو المحتمل بين العقد النقلية من خلال مسارات الطرق التي تتصف بإمكانات تشغيلية ووظيفية طبقاً لخصائصها الهندسية والفنية وإمكان تجميع أكبر قدر ممكن من الحركة عبر مساراتها بانحرافات الإيجابية باتجاه العقد النقلية لاجتياز عقبة الفجوة الطبيعية .

وعليه تهدف الدراسة إلى قياس وتحليل مؤشرات تقييم كفاءة طريق الموصل - ربيعة ومعرفة مدى قدرته على تقديم الخدمة المثلى للمناطق التي يمر بها ، فضلا عن دراسة وتحليل العلاقة المتبادلة بين الطريق وكافة الأنشطة البشرية المنتشرة على طول الطريق . وقد اعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج العرضي لشبكات النقل بشكل رئيس حيث يعالج هذا المنهج تحليل نمط شبكة النقل في فترة زمنية محددة ، والتعرف على عناصرها الداخلية والعلاقات فيما بينها والقائم على أساس ربط عقدتين بوصلة من شبكة الطرق وهي ربط مدينة الموصل بناحية ربيعة بالطريق المنتخب وتكون الهيراركية الحضرية .

وخلصت الدراسة إلى أن : طريق الموصل - ربيعة يعد جزءاً من الطريق الدولي رقم (1) في العراق ومكماً له ، وأن إنشاء هذا الطريق جاء نتيجة الحاجة إلى ربط العراق بسوريا عبر مدينة الموصل من جهة ، وربط الأجزاء الشمالية الغربية من محافظة نينوى بمدينة الموصل من جهة أخرى ، كما أن خصائص البنية المكانية لطريق الموصل - ربيعة لا تتطابق مع بنية الطرق الدولية باستثناء 39% من الطول الإجمالي للطريق البالغ 106 كم .

كما تبين من خلال المسح الميداني أن طريق الموصل - ربيعة يشهد حركة مرور عالية للسيارات بلغ متوسطها السنوي زهاء 3145570 سيارة ، بواقع حركة مرور نحو 1447225 سيارة ذهاباً ، ونحو 1698345 سيارة إياباً . وأن للمركزات الجغرافية الطبيعية دوراً فاعلاً في بناء وتشغيل طريق الموصل - ربيعة ، وعلى إمكانات الطريق الاقتصادية والوظيفية نتيجة لتأثره بهذه العوامل بصورة مباشرة وغير مباشرة . كما يبرز دور الإمكانيات الاجتماعية بشكل واضح على اقتصاديات طريق الموصل - ربيعة المكانية والوظيفية من خلال المساهمة في توزيع السكان بعدهم العامل المسبب لحركة النقل عبر الطرق. وقد كشفت الدراسة عن وجود علاقة

ارتباط قوية بين طريق الموصل - ربيعة ، وتوزيع الأنشطة الاقتصادية في الوحدات الإدارية التي يخدمها الطريق ، إذ يسهم الطريق بتنمية الأنشطة الزراعية والصناعية على حد سواء . وقد تبين أن الطريق يتمتع بقرينة انعطاف عالية بلغت نحو 110% ، كما تبين أن مستوى الإنتاجية المطلقة للطريق بلغت نحو 1461398680 ركباً كيلومترياً ، ونحو 191476810 طن كيلومتري ، فضلاً عن أن مستوى إنتاجية طريق الموصل - ربيعة التجارية بلغ نحو 730699340 ركباً ، ونحو 95738405 طن.

أضف لذلك العلاقة الخطية القائمة والمحتملة التي يتسم بها طريق الموصل - ربيعة مع كافة الأنشطة البشرية بحسب مؤشرات الارتباط التي بلغت لكل من أطوال الطرق المغذية ، وعدد السكان وإجمالي الوحدات الصناعية بنحو 0.658 ، 0.946 ، 0.423 على التوالي . فضلاً عن قيمة انحدار كل منهم والتي بلغت نحو 0.43 ، 0.89 ، 0.70 على التوالي ، والقيمة المعنوية العالية التي أفصحت عنها المؤشرات سابقة الذكر بين الطريق وكافة الأنشطة البشرية .

وفي ضوء ما تقدم طرحت الدراسة عدة مقترحات منها ضرورة العمل على استكمال الممر الثاني الموازي لطريق الموصل - ربيعة الممتد من مفرق الكسك حتى ناحية ربيعة ، والذي يشهد كثافة عالية لحركة السيارات يوميا وعلى مدار السنة ، على الرغم من أنه مكون من ممر واحد للذهاب والإياب ، فضلاً عن الاهتمام بالجانب الاقتصادي للطريق من خلال إعادة تشغيل منفذ ربيعة مع سوريا ، وتنشيط حركة التبادل التجاري بين الدولتين عبر الطريق ، وإجراء الصيانة الدورية لأجزاء الطريق التي تحتاج إلى صيانة .

Abstract

Regional road transport routes are one of the transportation systems' facilities, the most prominent of which is in their spatial endemic environments, as a result of their vital role in maximizing the existing or potential spatial interdependence between transport nodes through road paths that are characterized by operational and functional capabilities according to their engineering and technical characteristics and the possibility of collecting the largest possible amount of movement Through its paths with its positive deviations towards the transit nodes to cross the obstacle of the natural gap.

Accordingly, the study aims to measure and analyze the indicators of evaluating the efficiency of the Mosul - Rabia road and to know the extent of its ability to provide the optimal service for the areas it passes through, as well as to study and analyze the interrelationship between the road and all human activities spread along the road. In this study, the researcher relied on the transverse approach of transportation networks mainly, as this approach deals with analyzing the pattern of the transportation network in a specific period of time and identifying its internal elements and the relationships among them. urban hierarchy. Therefore, this study came with three axes, where the first axis dealt with the characteristics of the spatial structure of the Mosul-Rabia road, and the second axis was devoted to the geographical foundations affecting the road, as well as the third axis, which concluded the study with a quantitative analysis of the economic and functional possibilities of the Mosul-Rabia road.

The study concluded that the Mosul-Rabia road is part of and complementary to the international road No. 1 in Iraq, and that the construction of this road came as a result of the need to connect Iraq with Syria through the city of Mosul on the one hand, and linking the northwestern parts of Nineveh Governorate to the city of Mosul from On the other hand, the characteristics of the spatial structure of the Mosul - Rabia road do not match the structure of international roads, with the exception of 39% of the total length of the road, which is 106 km.

And as it was found through the field survey that the Mosul - Rabia road witnesses a high traffic of cars, with an annual average of about 3,145,570 cars, with a traffic movement of about 1,44,7225 cars one way,

and about 1,698345 cars back. And that the natural geographical foundations have an active role in. The construction and operation of the Mosul-Rabia road, and on the economic and functional potentials of the road as a result of being directly and indirectly affected by these factors. The role of social potentials clearly emerges on the spatial and functional economies of the Mosul-Rabia road by contributing to the distribution of the population as the causative factor for the movement of road transport. The study revealed a strong correlation between the Mosul - Rabia road and the distribution of economic activities in the administrative units served by the road, as the road contributes to the development of agricultural and industrial activities alike. It was found that the road has a high inflection point of about 110%, and it was found that the level of the absolute productivity of the road amounted to about 1461398680 riders km, and about 191476810 tons km, in addition to that the productivity level of Mosul Rabia commercial road amounted to about 730699340 riders. And about 95738405 tons.

Add to this the existing and potential linear relationship that characterizes the Mosul road all human activities according to the correlation indicators, which amounted to each of the lengths of feeding roads, the number of population and the total industrial units about 0.658, 0.946, 0.423, respectively. In addition to the regression value of each of them, which amounted to about 0.890.43 and 0.70, respectively, in addition to the high moral value revealed by the aforementioned indicators between the road and all human activities.

In light of the foregoing, the study put forward several proposals, including the need to work on completing the second corridor parallel to the Mosul - Rabi'a road, which extends from the Kasak junction to the Rabi'a district, which witnesses a high density of car traffic daily and throughout the year, although it consists of one lane to go And the return, in addition to paying attention to the economic aspect of the road by restarting the Rabia port with Syria and activating the trade exchange movement between the two countries across the road, and conducting periodic maintenance of the parts of the road that need maintenance.

University of Mosul
College of Education for Humanities
Department of Geography



The spatial and functional economics of the Mosul-Rabia road

Taha Ahmed Saleh Shaher

A master Thesis

Geography/Human Geography

Supervised by

Assistant professor

Dr. Muhammed Hashem Thannoon Younes